

**I. Vorlage**

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Bau- und Werkausschuss	16.01.2013	öffentlich - Kenntnisnahme	

**Sanierung Ronhofer Brücke - Seeacker Straße über die A 73 (AS Ronhof): Bauablauf, Radverkehrsanlagen**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen  
**SpA/130/2013, SpA-Vpl-Hg-130/A274a**

**Anlagen:**

1 Anlage: Vorplanung Markierung, Ergebnis der ergänzenden Instruktion vom 29. Februar 2012, Maßstab 1:1000 (Stand 11. Dezember 2012)

**Beschlussvorschlag:**

Der Vortrag des Baureferenten diene zur Kenntnis.

**Sachverhalt:**

**Ausgangslage**

Am 14. März 2012 wurde im Bau- und Werkausschuss das Umleitungskonzept zur Sanierung der Ronhofer Brücke, Seeackerstraße über die A73, vorgestellt (Vorlage: SpA/063/2012). Hauptbestandteile des beschlossenen Umleitungskonzeptes sind zwei Kreisverkehre an den beiden Kreuzungen westlich (Kronacher Straße) und östlich (Ronhofer Hauptstraße) der Autobahn A 73. Der östliche Kreisverkehr soll auch nach der Umleitung erhalten bleiben. Ursprünglich wurde noch von einer Sanierung im Juni bis November 2012 ausgegangen. Kurz vor der Ausschreibung der Maßnahme musste die Autobahndirektion das Vorhaben jedoch aus Mangel an Haushaltsmitteln stoppen und auf das Jahr 2013 verschieben.

Im Zuge der Sanierung der Ronhofer Brücke wird auch deren Fahrbahndecke vollständig ausgetauscht. Dieser Umstand warf die Frage auf, ob die neu herzustellende Markierung wieder wie zuvor erfolgen soll, oder ob die relativ kostengünstige Gelegenheit genutzt werden soll, Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn zu markieren. Die Fahrbahnbreite erlaubt die Anlage von Schutzstreifen. Ein entsprechender Plan wurde am 29. Februar 2012 instruiert und stieß auf allgemeine Zustimmung. Die Maßnahmen wurden daher dem BWA in der Sitzung am 14:03.2012 vorgestellt und beraten. Aufgrund der nun bevorstehenden Sanierung mit geänderten Bauzeiten, der abgeschlossenen Instruktion und der in jüngster Zeit kontrovers

diskutierten Schutzstreifen sollen die Planungen und der vorgesehene Bauablauf dem BWA nochmals zur Kenntnis gegeben werden.

**Bauablauf (10.06.2013 bis 06.11.2013)**

Der derzeit (Stand 09.01.2013) vorgesehene Bauablaufplanung sieht eine Vergabe Mitte Mai, eine Phase mit Vorbereitungsarbeiten im Juni 2013, die Hauptphase mit den Sanierungsarbeiten von Anfang Juli bis Ende Oktober und eine Phase mit Nachbereitungsarbeiten von Ende Oktober bis Anfang November 2013 vor.

Im Einzelnen sind folgende Bauphasen vorgesehen:

Phase	Von	Bis	Maßnahme
Vorphase 1	10.06.	25.06.	Rückbau Verkehrsinseln, Verlegung Haltestellen, Errichtung prov. Kreisverkehre
Vorphase 2	25.06.	25.06	Sperrung Linkseinbieger AS Ronhof (BAB-Ausfahrten)
Vorphase 3	26.06.	28.06.	Rückbau Verkehrsinseln AS Ronhof
Vorphase 4	29.06.	30.06.	Einrichtung Baustellenverkehrsführung
Hauptphase 1.1	30.06.	20.08.	Sanierung Brückensüdseite (1 Fahrstreifen je Richtung)
Hauptphase 1.2	24.08	26.08.	Teilspernung AS Ronhof, 1 Fahrstreifen für beide Richtungen mit LSA, Fahrbahneinbau Südseite
Zwischenphase	26.08.	26.08.	Umlegung Verkehrsführung auf Nordseite
Hauptphase 2.1	26.08.	21.10.	Sanierung Brückennordseite (1 Fahrstreifen je Richtung)
Hauptphase 2.2	19.10.	21.10.	Teilspernung AS Ronhof, 1 Fahrstreifen für beide Richtungen mit LSA, Fahrbahneinbau Nordseite
Nachphase 1	21.10.	22.10.	Änderung Verkehrsführung
Nachphase 2	23.10.	23.10.	Rückbau Sperrung Linkseinbieger AS Ronhof (BAB-Ausfahrten)
Nachphase 3	23.10.	06.11.	Rückbau prov. Kreisverkehr West, Wiederherstellung Verkehrsinseln, Rückverlegung Haltestelle

Im Zuge der Erneuerung der Fahrbahndecken auf der Brücke (siehe Hauptphase 1.2 und 2.2) müssen auch neue Fahrbahnmarkierungen aufgebracht werden. Dies bietet die Chance, im Zuge dieser Maßnahme auch Radverkehrsanlagen in Form von Schutzstreifen zu integrieren. Wegen der in letzter Zeit teilweise kontrovers diskutierten Schutzstreifen sollen diese nochmals etwas detaillierter erläutert und begründet werden.

**Radverkehrsanlagen im Endzustand**

**Netzkonzeptionelle Bedeutung**

Die Seeackerstraße ist voraussichtlicher Teil der für den Radverkehr geplanten nördlichen West-Ost-Tangente, die eine neue Querung der Regnitz zwischen Eigenes Heim und Stadeln vorsieht. Die Seeackerstraße zählt in jedem Falle zu den östlichen Zulaufstrecken dieser Querung und erhält im geplanten Radverkehrskonzept voraussichtlich den Status einer Radroute (Radrouten: Hauptnetz des Radverkehrs).

Die Seeackerstraße ist eine stark befahrene Hauptverkehrsstraße mit Tempo 50. Nach dem geltenden Stand der Technik sind Straßen dieser Art mit Radverkehrsanlagen auszustatten (siehe u. a. Radverkehrshandbuch Bayern, S. 29 ff., 33 ff., vorgestellt im BWA 19.09.2012, Vorlage: SpA/092/2012). Im Brückenbereich sind Radverkehrsanlagen in Form von Radwegen

wegen der unzureichenden Breite der Kappen nicht möglich, Radfahrstreifen scheiden wegen der Beibehaltung der Fahrbahnquerschnitte aus. Die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen wird durch mehrere ortspezifische Umstände weiter erhöht:

1. So stellt zum einen der Frankenschneidweg eine Barriere da, die nur punktuell in größeren Abständen überhaupt gequert werden kann. Die nächste Querung nördlich besteht erst an der Kronacher Brücke (Entfernung 900 m) und südlich am Gewendeweg (Entfernung 500 m).

2. Zudem ist das Verhältnis Kfz/Rad sehr groß, so dass Radfahrer wegen ihres seltenen Auftretens besonders leicht übersehen werden können und daher noch mehr schutzbedürftig sind, als in Straßen, in denen sie schon alleine durch ihre Anzahl präsent wirken. Nach aktuellen Hochrechnungen aus den Verkehrszählungen von Februar 2012 überqueren im Sommer bisher ca. 50 Radfahrer pro Wochentag die Ronhofer Brücke auf der Fahrbahn. Dieser niedrige Wert geht aus Sicht des Stadtplanungsamtes auf den starken Kfz-Verkehr und eben das Fehlen einer Markierung für die Radler zurück. Erfahrungsgemäß steigt die Nachfrage überall dort an, wo Anlagen für Radfahrer geschaffen werden, so dass auch hier dem zur Förderung des Radverkehrs üblichen Grundsatz der angebots- statt nachfrageorientierten Politik gefolgt werden sollte. Ein messbarer Effekt ist erst in Folge der späteren Weiterführung zu erwarten.

3. Drittens sind in Autobahnnähe die Kfz-Geschwindigkeiten oft noch nicht stadttangepasst, so dass Schutzstreifen auch der Geschwindigkeitsdämpfung dienen können. Zugleich werden die von der „fahrradfreien“ Autobahn kommenden Kfz-Lenker durch die Markierungen daran erinnert, dass sie auf der nun befahrenen Seeackerstraße mit Radfahrern rechnen müssen.

Eben letzter Aspekt rechtfertigt auch, die Schutzstreifen jetzt in einem ersten Schritt nur im engeren Bereich der Anschlussstelle, d. h. auf einer Länge von ca. 210 Metern, zu markieren und die geplante Fortsetzung in beide Richtungen (Ronwaldstraße, Braunsbach) erst zu einem späteren Zeitpunkt zu realisieren. Auch diese kurze Maßnahme hat einen eigenständigen Wert für die Verkehrssicherheit, da durch den komplexen Bereich der Anschlussstelle hindurch eine fahrbahnseitige Radverkehrsführung markiert wird. Auf der freien Strecke, also bis zur jeweils nächsten Kreuzung, sind die Verhältnisse übersichtlicher, so dass vertreten werden kann, die dortigen Markierungsfortsetzungen erst zu einem späteren Zeitpunkt zu ergänzen.

Bei den Verkehrsteilnehmern könnte dieser Umstand ggf. den Eindruck hervorrufen, die Radverkehrsanlagen würden „im Nichts“ enden. Radfahrer können die Seeackerstraße jedoch auch im Weiteren - wie bereits heute - auf der Fahrbahn nutzen. Viel eher wird mit der Markierung ein *erster Schritt* zur Sicherung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Angriff genommen. Im Hinblick auf die StVO-Novelle aus dem Herbst 2012 (sie tritt voraussichtlich am 01.04.2013 in Kraft) erscheint dies nicht zuletzt auch deshalb geboten, da die für Radverkehr freigegebenen Gehwege entlang der Seeackerstraße weiterhin nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden dürfen (in der zurückgezogenen StVO-Novelle von 2009 wurde noch eine Anhebung der Geschwindigkeit auf Gehwegen angestrebt). Hieraus ergibt sich ein weiterer Grund, das zügige Fahren auf der Fahrbahn durch eine Führung über den gesamten Knoten durch fahrbahnseitige Radverkehrsanlagen zu sichern. Die Freigabe des Gehweges für die langsameren Radfahrer, welche die Fahrbahn nicht benutzen möchten, steht hier nicht zur Disposition. Sie soll mindestens so lange erhalten bleiben, bis die Fortsetzungen der Markierungen später in beiden Richtungen vollendet werden.

Die Details der Maßnahmen sowie die der Stadt Fürth entstehenden Kosten (z. B. für die Deckenbaumaßnahmen einschließlich der erforderlichen Markierungen und der sonstigen verkehrstechnischen Einrichtungen) werden nach Abschluss der Vereinbarung mit der Autobahndirektion Nordbayern vom Tiefbauamt dem Bau- und Werkausschuss in einer der nächsten Sitzungen vorgestellt.

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten ca. 10.000 €	<input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja €
Veranschlagung im Haushalt „ <b>Radfahren in Fürth</b> “			
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Hst. 02.5900.9500.0000 Budget-Nr.	im <input type="checkbox"/> Vwhh <input checked="" type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

**Beteiligungen**

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 09.01.2013

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Stadtplanungsamt Herr Benjamin Hartung	Telefon: (0911) 974-3333
---	-----------------------------